Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2015

Table of contents

The Board 4

Message from the Chair 5

Organizational Chart 6

Financial Information 2015 7

Applications Received 8

Special Authorities Processed 9

Applications Received by Region 10

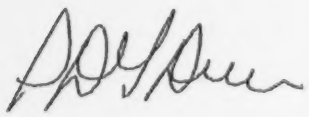
Summaries – Reasons for Decisions 11

To: The Honourable Elizabeth Dowdeswell
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2015.

Respectfully submitted,

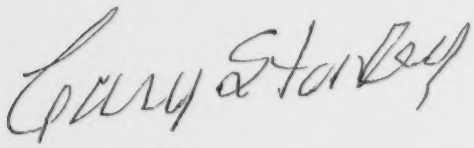


Steven Del Duca
Minister

To: The Honourable Steven Del Duca
Minister of Transportation

In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2015.

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act,* R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act,* 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

Members of the Board (as at December 31, 2015)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

Message from the Chair

The Ontario Highway Transport Board celebrated its sixtieth anniversary in 2015.

In 1954, the federal government decided that they did not wish to regulate inter-provincial traffic and delegated this responsibility to the provinces under the *Motor Vehicle Transport Act* (1954). A year later, in 1955, the Province of Ontario created the Ontario Highway Transport Board and gave it the authority to regulate and licence both the bus and truck industries extra-provincially and intra-provincially.

The Board administers both federal and provincial legislation, operating as a quasi-judicial, arms-length agency of the Government of Ontario reporting to the Minister of Transportation. In 1987 the trucking industry was de-regulated and now the Board's primary function is to regulate the entry into the business of operating public vehicles as defined in the *Public Vehicles Act* and to regulate the conduct of such undertakings pursuant to the Act.

Throughout the years the Board has continued to streamline the application process for our stakeholders by trying to work with the parties to reach compromises thereby eliminating what could be a costly and time consuming hearing process. Written decisions are made for many of the matters that come to the Board. If a public hearing is absolutely necessary, it is conducted as efficiently as possible to minimize the costs to the parties involved. Board costs related to these hearings are recovered from the parties and together with all the fees for applications are deposited directly into the Consolidated Revenue Fund.

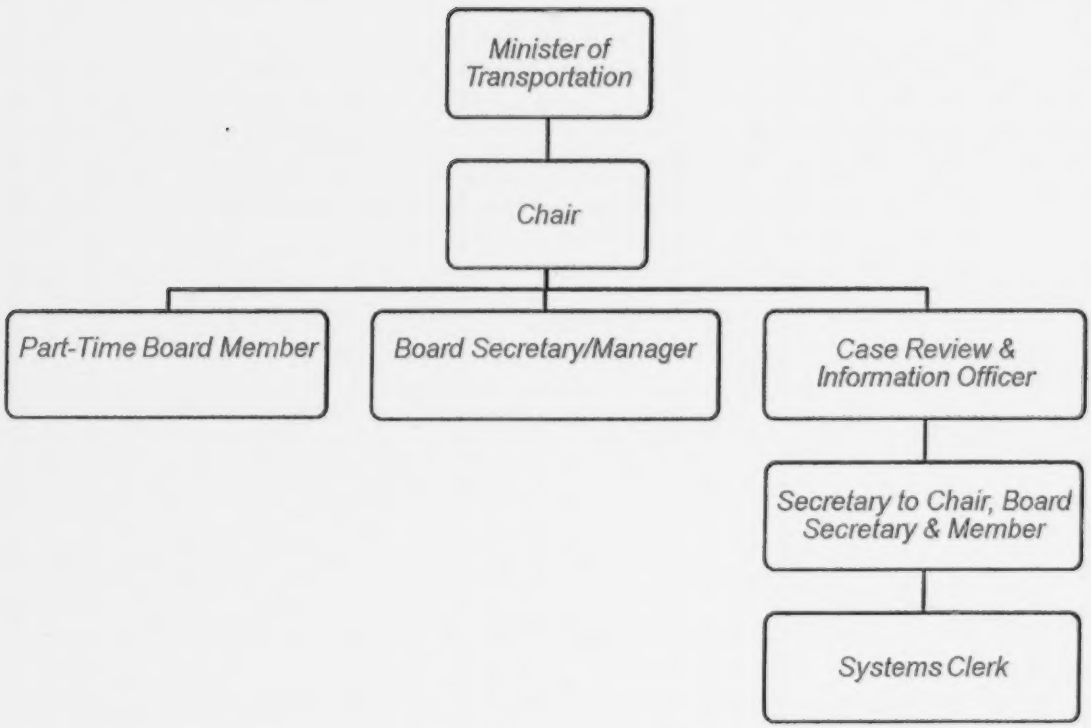
The Board is now staffed entirely by contract and part-time staff yet continues to provide responsive service to our stakeholders and the people of Ontario in a timely fashion meeting all time deadlines set out in the Board's Business Plan.

The Board will continue to ensure that the operators of public vehicles in Ontario operate within the terms of the legislation to the benefit of the traveling public.

Gary R. Stanley
Chair
February 2016

Organizational Chart

(at December 31, 2015)



FINANCIAL INFORMATION

Revenues/Recoveries (Note 1)	**2015**	**2014**
Filing Fees	$ 49,532	$ 60,253
Special Authorities	3,688	3,885
Costs Recovered for Hearings	17,300	12,741
U.S. Exchange	1,621	522
Total	**$ 72,141**	**$ 77,401**

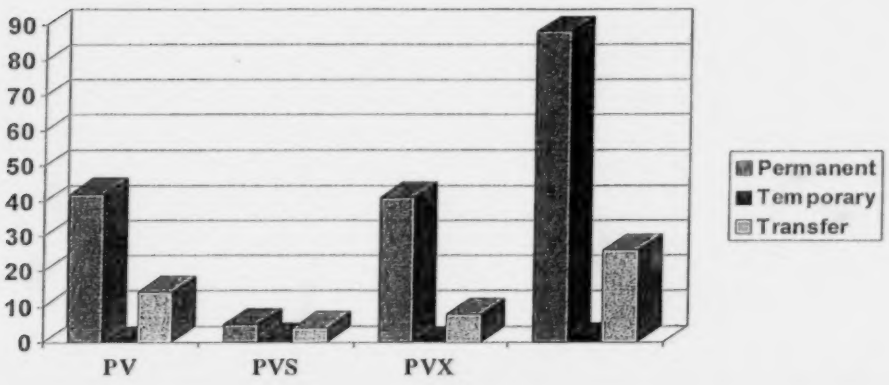
Expenses		
Salaries & Benefits (Note 2)	$ 358,970	$ 422,269
Travel and Communication	11,377	14,106
Services (Note 2)	45,025	11,881
Equipment and Supplies	10,855	11,594
Total	**$ 426,227**	**$ 459,850**

Net Cost of Board's Operations	**$ 354,086**	**$ 382,449**

Notes: 1. Revenues/Recoveries are deposited directly into the Consolidated Revenue Fund.

2. Effective July 9, 2015, the Chair's position was reclassified as part-time. Remuneration since that date is included as "Services." The 2015 Financial Information has been restated to reflect this change.

Applications Received

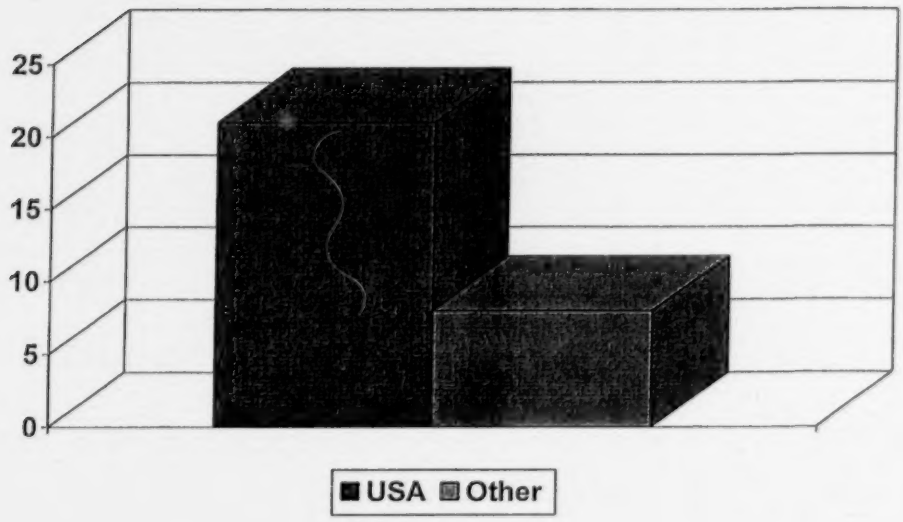


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	42	5	41	88
Temporary	0	1	0	1
Transfer	14	4	8	26
TOTAL	**56**	**10**	**49**	**115**

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Special Authorities Processed



APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	21
Other Provinces	8
TOTAL	**29**

Applications Received by Region

Outside Ontario	16
Manitoba	1
New Brunswick	1
Québec	3
U.S.A.	11

Ontario-Regional Boundaries

Central Region	44
Barrie	2
Durham	1
Halton	6
Hamilton	2
Niagara	3
Peel	2
Toronto	19
York	9

Eastern Region	19
Hastings	9
Lennox & Addington	5
Northumberland	2
Ottawa	3

Northern Region	7
Cochrane	2
Nipissing	1
Sudbury	3
Timiskaming	1

North-western Region	7
Kenora	2
Thunder Bay	5

South-western Region	22
Brant	2
Bruce	3
Elgin	3
Essex	4
Lambton	1
Middlesex	3
Perth	1
Simcoe	3
Wellington	2

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2015 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its office by telephone at 416-326-6732 or via email at ohtb@ontario.ca.

***Public Vehicles Act*:**	***PVA***
***Motor Vehicle Transport Act*:**	***MVTA***
Scheduled Service:	**A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**
Chartered Trip:	**A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.**

Applicant: **English River Miners Hockey Club Inc. ("English River") Ear Falls, ON** **File No.: 47627/A**

Respondents:
1. Iron Range Bus Lines Inc. ("Iron Range")
2. Caribou Coach Transportation Company Inc. ("Caribou")

Applications: Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from the Cities of Dryden and Kenora, the Township of Ear Falls and the Municipality of Red Lake.

Applicant's Case: English River is a new service that requires a motor coach for the transportation needs of their Junior "A" hockey team and other hockey clubs in Dryden and Kenora. The current service available is minimal and not economical. They would also like to serve local schools, organizations and businesses in Ear Falls, Red Lake, Kenora and Dryden. They would lower the current exorbitant cost of travel and divert these savings to other programs or needs. They are a local company and this would eliminate the deadhead costs of using licensed carriers not available locally and the additional costs for the driver due to excess hours of work and accommodation. Their cost to the users would be significantly lower than what is now being charged by licensed carriers. There are currently no carriers in Ear Falls, Red Lake or Kenora. Both the respondents are located in Thunder Bay, a six-hour drive and charge exorbitant amounts for their services.

The applications were supported by numerous groups/individuals supporting public necessity and convenience for the service. They

were not able to get the service from the licensed carriers because there was no equipment available. With respect to the respondents' comments, English River stated that:

- safety would be of utmost concern and the vehicles would be maintained in accordance with industry standards;
- the coach would be domiciled at Red Lake. All costs have been factored into their proposed rates;
- they were not breaking any laws and passenger safety was not at risk; and
- the respondents could not meet the demands of the customers and they disputed allegations of the financial viability of the team.

In conclusion, English River stated that they had met the test of public need and convenience and should be granted the licences.

Respondents' Case: Iron Range stated that:

- they have been serving northern Ontario with motor coaches since 1940. They serve schools, hockey teams, mining companies, corporations and tours;
- the population is on a decline and there are four other licensed carriers in the area; and
- the organizations supporting the applications are their current customers. They have not complained about the service and are only looking for lower prices. English River's business plan was not based on reality. The potential income was not realistic and the operating expenses were unreasonably low and the operation would not succeed.

Caribou stated that:

- there would be an economic impact on their operations if the applications were granted and strongly refuted the allegations by English River with respect to their operations;
- they have provided a number of trips for the English River Miners Hockey Club and are committed to serve customers in the proposed licence area. Their rate structure was standard and not as alleged by English River. They have served the individuals/teams supporting the applications and had met all their needs; and
- the applications, if granted, would economically impact the licensed carriers who have provided a reliable and cost effective service.

Decision:

1. Transportation needs of the public and impact on existing carriers

Public need in support of the applications was demonstrated by several individuals/groups, i.e. skating and golf clubs, The Red Lake District High School, The Royal Canadian Legion, etc. The Board was cognizant that the respondents may lose some revenue if the licences were granted. However the premise of a locally based carrier made sense economically to members of the community and the Board. English River may find it impossible to meet all the public

need in Ear Falls and Red Lake and, in the Board's opinion, the respondents may still retain some of the business. Neither of the respondents provided details with respect to loss of revenue from Ear Falls and Red Lake if the applications were granted. This made it difficult for the Board to assess the extent of any economic impact.

In the Board's opinion, the public evidence in support of the City of Dryden was insufficient to grant the licences.

2. Applicant's ability to provide the service

In the Board's opinion, English River has been operating the motor coach for its own use and had the ability to serve the public need.

The Board granted English River intra and extra-provincial operating licences to operate chartered trips from the Township of Ear Falls and the Municipality of Red Lake. The applications to serve the Cities of Dryden and Kenora were denied.

Applicant: **FirstCanada ULC** **File No.: 29594-B48/B49**
o/a "First Student Canada"
("First Student")
Burlington, ON

Respondents:
1. Hammond Transportation Ltd. ("Hammond")
2. Campbell Bus Lines Ltd. ("Campbell")

Applications: Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from points in the District of Muskoka, including the District Municipality of Muskoka, in Class "D" vehicles.

Applicant's Case: First Student historically provides student transportation. They primarily provide home-to-school service across Ontario and have an established infrastructure. They are looking to put their capital to better use in serving the larger community. They particularly want to serve the many summer camps and serve the outdoors and recreational needs of the community, particularly the large summer seasonal population.

First Student suggests that Campbell has given tacit approval of the applications and provided no facts or figures to support their assertion that they would be economically impacted if the applications were granted. Hammond was firmly ensconced in the District of Muskoka with a commanding 94% market share of the charter market.

First Student agreed with Hammond's suggestion that any licence issued be restricted to the use of school buses only.

Respondents' Case: Hammond has been in business since 1944. They have a large fleet and service all types of groups, individuals and corporations. They actively market their service, participate in local industry associations and sponsor many local events and tourism initiatives. Hammond alleged that First Student failed to meet the statutory test of public necessity and

convenience as the public support did not require the service from the prospective licensed area.

Campbell is a third generation family-operated school bus company operating out of the Huntsville area. Its current fleet exceeds 60 buses. In addition to providing school transportation, they also provide charters to residences and summer camps in Class "D" vehicles of various sizes.

Campbell alleged that the loss of income if First Student was licensed would have a detrimental impact on their operations. In excess of 10 carriers are licensed to serve the area and licensing another carrier would have a negative impact on their operations.

Decision:

1. Transportation needs of the public

   Although Hammond did dispute some of the public support, First Student did provide the certificates of support from the public for the proposed service.

2. Impact on existing carriers

   Campbell claimed that they would be economically impacted if the applications were granted but provided no detailed evidence as to where this economic impact would originate from, i.e. loss of specific business, etc. Without this evidence it was not possible for the Board to determine the severity of any impact and, accordingly, the Board dismissed their opposition.

   Hammond, on the other hand, offered some sound reasoning why the licences must not be granted. However, in the final analysis, Hammond proposed that if the applications were approved, they should be restricted to the use of school bus type vehicles only.

3. Applicant's ability to provide the service

   The Board had no doubt that First Student had the ability to provide the service as they have been operating successfully for several years.

The applications were approved but restricted to the use of school buses as defined in Section 175(1) of the *Highway Traffic Act*, R.S.O., 1990, Chapter H.8.

Applicant: **Franklin Coach Lines Limited ("Franklin")** **File No.: 17244-Z/A1**
Belleville, ON

Respondents:

1. McCoy Travel Limited ("McCoy")
2. 417 Bus Line Ltd. ("417")
3. Delaney Bus Lines Limited ("Delaney")
4. Leduc Bus Lines Ltd. ("Leduc")

Applications:

Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from points in the Cities of Toronto, Hamilton, Ottawa, Quinte West and Kawartha Lakes, the Regional Municipalities of Halton, York, Peel, Durham and Niagara, and the Counties of Haliburton, Hastings, Frontenac, Lanark, Lennox and Addington, Northumberland, Peterborough, Prescott and Russell, Prince Edward, Renfrew and the United Counties of Leeds and Grenville and Stormont, Dundas & Glengarry.

The respondents primarily opposed any licences issued for the Cities of Ottawa. Quinte West and Kawartha Lakes, the Counties of Frontenac, Haliburton, Lanark, Lennox and Addington, Northumberland, Peterborough, Prescott and Russell, Prince Edward and the United Counties of Leeds and Grenville, and Stormont, Dundas & Glengarry.

No opposition was received for the Cities of Toronto and Hamilton, the Regional Municipalities of Halton, York, Peel, Durham and Niagara and the Counties of Hastings and Renfrew and these areas were granted.

Subsequently, Franklin deleted Haliburton from the applications and Hammond withdrew its objection.

Franklin further proposed that for the balance of the applications which are opposed, to add a provision "that the chartered trips would only be those initiated, organized and advertised by Franklin Tours." Franklin also agreed to a further condition at the request of McCoy that "all persons traveling on these charters shall have paid an individual fare to the trip/tour organizer for which they will receive, in return, accommodation, meals or a ticket of admission."

417, Delaney and Leduc did not withdraw their opposition to the applications. They alleged that Franklin had failed to prove the test of public necessity and convenience as they had presented very weak evidence in support of the applications.

Decision:

The Board applied two tests to make its decision:

1. did the applicant prove that the issuance of the licences will serve public necessity and convenience?; and
2. did the respondents prove that there would be an economic impact on their operations if the applications were granted?

The Board acknowledged that the chartered trips were only for Franklin's tour company and only for those charters/tours organized, advertised and arranged by the tour company and that all fares paid by the travelling public would be individual fares paid to the tour company. No other charters/tours would be permitted.

In the Board's opinion, the tour company is representative of the public necessity and convenience confirming a need for the service.

The respondents, as interested parties, have to demonstrate that they would be economically impacted if the applications were granted. The

onus is on them to provide hard facts to demonstrate how much business and how many jobs would be lost, any decrease in equipment utilization, etc. No such evidence was presented. Without this information, it was not possible for the Board to determine the impact, if any, the applications would have on the respondents. The Board also noted that many licensed carriers chose not to oppose the applications and could therefore only assume that the applications would not economically impact their operations.

The applications were granted pursuant to the agreements between the parties and chartered trips restricted to Franklin Tours were also approved.

Applicant: **Paradise Toronto Livery Inc. ("Paradise")** **File No.: 47560/A**
Vaughan, ON

Respondents:
1. Hammond Transportation Ltd. ("Hammond")
2. Hamilton Limo Inc. ("Hamilton")

Applications: Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from points in the Cities of Toronto, Kawartha Lakes and Hamilton, the Counties of Brant, Dufferin, Haldimand, Huron, Northumberland, Oxford, Peterborough and Wellington, the District of Muskoka, the Municipality of Chatham-Kent and the Regional Municipalities of Durham, Halton, Niagara, Peel, Waterloo and York in Class "D" vehicles.

Applicant's Case: Paradise operates in Toronto and wants to expand their operations. They are targeting both small and large groups with transportation options for weddings, proms, tours and other special events. Their fleet includes unique vehicles, i.e. pink limousines, stretch hummer limousines and large limo buses. They intend to expand gradually and only as the need arises from their clients. They would not cause any economic hardships to existing carriers as they planned to provide a unique service in unique vehicles that is not available elsewhere. Three event planners supported the applications.

Respondents' Case: Paradise withdrew the City of Kawartha Lakes and the District of Muskoka from their application in response to Hammond's objections.

Hamilton has been in business since 2003. They serve the Cities of Hamilton, Toronto, the Regional Municipalities of Niagara, Waterloo and Halton and Brant County, both intra and extra-provincially. They operate 10 vehicles with seating capacities from 10 to 28.

Hamilton claims to offer the same service proposed by Paradise and their revenues have declined annually. They claimed that there is a surplus of stretch limousines and buses in the market to serve the public need. Licensing Paradise would cause "peril and layoffs" to their business.

Decision:

Paradise responded to Hammond's concerns and Hammond withdrew its opposition to the applications.

With respect to Hamilton's concerns, it was difficult for the Board to assess the economic impact on its operations as Paradise would only be entering their marketplace in response to customer demands for unique equipment that was not currently available. The Board concluded that it would not be economically viable for Paradise to deadhead small limousines into the new market areas to compete with the local companies.

The applications were granted.

Applicant: **Zoom Tours Inc. ("Zoom")** **File No.: 47618/A**
Toronto, ON

Respondents:

1. McCoy Travel Limited. ("McCoy")
2. Optimus Prime Corporation ("Optimus")

Applications:

Intra and extra-provincial applications to transport passengers on a chartered trip from points in the Cities of Toronto, Hamilton and Ottawa, the Regional Municipalities of Peel, Durham, Halton, Niagara, Waterloo and York, the Counties of Dufferin, Frontenac, Middlesex, Wellington, Bruce, Elgin, Essex, Peterborough, Renfrew, Haliburton, Hastings, Northumberland, Oxford, Perth, Grey and the United Counties of Leeds & Grenville and Stormont, Dundas & Glengarry.

Applicant's Case:

Zoom stated that:

- they have been in business since 2011 and offer services within the Greater Toronto area, i.e. sight-seeing, corporate meetings, school groups, social events, etc.;
- clients are requesting larger vehicles to a variety of destinations; and they want to offer the lowest possible competitive rates to meet the needs of their clients and provide outstanding and professional customer service.

The applications were supported by a Toronto-based tour company, Co-Operative Students Association and Active Mind's Students Association, York University.

Respondents' Case:

McCoy stated that:

- they offer chartered bus service throughout Ontario with the majority of the service in Eastern Ontario;
- they provide chartered bus service to St. Lawrence College, Queen's University and numerous elementary and secondary schools in Eastern Ontario;
- their level of utilization has been stagnant. There is no increase in ridership to warrant an additional licensed carrier in Eastern Ontario. It could reduce the current work available for staff and could lead to job losses; and

- there was no public support for the applications to justify the granting of a licence for any region east of Toronto.

Optimus stated that:

- they have been in business since 2003 and serve the City of Ottawa, and the United Counties of Leeds & Grenville and Stormont, Dundas & Glengarry; and
- they have experienced a decline in charter revenue in recent years. An additional licensee would further hinder their declining sales.

Decision:

After reviewing the evidence of all parties, the Board concluded that the public support for the applications was inadequate to justify the granting of licences for the vast area. The public support is all based in the Toronto area and does not support chartered trips originating outside of Toronto.

The Board granted intra and extra-provincial operating licences to transport passengers on chartered trips from Toronto only.

Applicant: **Sharp Bus Lines Limited ("Sharp")** **File No.: 21605-A37**
Brantford, ON

Respondents:

1. Hammond Transportation Limited ("Hammond")
2. Switzer-Carty Transportation Services Inc. ("Switzer-Carty")
3. First Student Inc. ("First Student")
4. Student Transportation of Canada Inc. ("Student")

Application:

An intra-provincial application to transport passengers on chartered trips from points in the City of Toronto, the Municipality of Chatham-Kent, the Regional Municipalities of Peel, York and Durham and the Counties of Essex, Middlesex, Elgin, Oxford and Simcoe in Class "D" vehicles.

In response to the opposition, Sharp withdrew the City of Toronto and the Regional Municipalities of Peel and Durham from the application.

Applicant's Case:

Sharp stated that:

- the goal is to provide service to current customers in locations that they are currently not licensed to provide service. They currently serve the school boards only; and
- they have a large fleet of equipment located across Ontario which is currently underutilized. They would like to serve the more populated areas of Ontario. They constantly turn away requests from outside charter groups and the demand for vehicles at times is greater than the number of vehicles available. Sharp would offer an additional choice.

The application included two support statements. Shoreline Charters & Tours Inc. ("Shoreline") requires school buses and mini buses frequently during the high season from points in south-western and central Ontario. They have used First Student in the past but the demand outpaces the

supply at peak times.

Niagara Airbus Inc. ("Niagara") also supported the application. They required school buses and mini buses frequently during the high season from all points in south-western and central Ontario.

In response to the respondents' objections, Sharp stated that:

- they provide a home-to-school service in Simcoe County and the application, if approved, would allow service for non-school groups in Simcoe;
- the granting of the application would provide more options to businesses;
- shortage of vehicles during peak periods would continue; and
- Sharp has the staff and vehicles to meet the needs of the public.

Respondents' Case: Hammond stated that:

- they provide a reliable transportation service in Simcoe with school bus routes and charter services. They have significant investment in equipment, office employees and drivers. They can meet all peak demands. Their charter service subsidizes some scheduled service where ridership has declined. They can provide Simcoe County's public needs for chartered trips in all types of vehicles;
- their chartered revenue has been on the decline and they see no increase in the travel market in the immediate future. Licensing another carrier would economically impact Hammond's operations and their employees who are dependent on the charter operations for their livelihoods; and
- no evidence was submitted that the current licensed carriers were unable to provide a service when requested or provided a poor service when contracted.

Switzer-Carty stated that:

- they serve Peel, York, Toronto, Simcoe and Windsor-Essex and operate 669 school buses. They primarily serve home-to-school transportation with multi-year contracts with local school boards. They also offer charter services to the general public which accounts for approximately 10% of its total revenue. It has equipment available for public charters at all times. The licensed carriers vigorously compete for the limited business available. The charter revenues subsidize the home-to-school contracts in a major way. Granting the application to Sharp would lead to loss of revenues and severely impact the company's overall viability; and
- support from only two companies for the vast geographic area applied for did not meet the test of public necessity and convenience. The licensed carriers can meet the public demand for charter services and the application should be denied.

First Student stated that:

- they provide school bus service to over thirty-five school boards and also undertake commercial charters. They are the largest charter operator in the province and operate 2,245 school purpose vehicles. They have 16 facilities and employ over 2,000 drivers and operational staff;
- they operate extensive commercial charters for various groups and the growth in this business has been in decline. Vehicles to serve the public are always available and they see no evidence of demand out-stripping supply presently or in the future;
- the total financial impact on their operations, if the application was granted, would be massive both financially and employee reduction; and
- Sharp failed to meet the test of public necessity and convenience with its few supporting witnesses. Licensed carriers can provide the service and fulfil the public need and the application should be denied.

Student stated that:

- they were founded in 1997 and operate 725 school purpose Class "D" vehicles in the geographical area included in the application. They are based in Barrie and have ten branches throughout the territory they serve. They currently have seventy-four full-time staff and eight hundred and forty part-time drivers;
- they provide school busing under contract to school boards. They also provide charter services to church groups, universities, colleges, the Department of National Defence, amateur sports groups, private schools, various clubs and organizations, the motion picture industry, the OPP, hospitals, seniors groups and special events (LPGA, Pan-Am Games, etc.);
- there has been a 3% decline in the public charter business in the past two years. There is an abundance of licensed operators to perform the charter service and meet the needs of the public. The charter revenues supplement the revenues lost as the result of losing a school bus contract. Without the charter service revenues, Student would have to close a branch and over 60 employees would lose their jobs;
- there was inadequate public support for the application to cover a large area. There are currently a significant number of licensed carriers to serve the area applied for and there is an over-supply of vehicles. There was nothing unique about the service requested which could not be provided by the licensed carriers. Granting the application would impact the revenues, jobs, etc. of the licensed carriers; and
- they requested the Board deny the application.

Decision

1. <u>The transportation needs of the public</u>

The two support statements had no complaints against the licensed carriers but wanted the choice of an additional carrier. They offered no specific examples of equipment unavailability. There were no

specific examples of a need that was not met by the existing licensed carriers. Sharp alleged that they frequently turned down charter requests from groups, organizations, etc., yet they did not get their support to show a demand for the service. Had they done so, Sharp would have demonstrated a demand and need for the service from the public.

2. The service provided by currently licensed carriers

   Evidence by the respondents indicated that they could meet the needs of the public. There were no complaints about their service.

3. The impact on existing carriers if the application was granted

   The respondents all indicated that there was a decline in revenues, high unused capacity of available equipment and the public had ample choice of carriers. There was no need for another carrier to be licensed. Their charter revenues were on the decline and the Board concluded that granting the application would negatively impact the respondents.

4. The viability of the proposed service and the applicant's ability to provide the service

   Sharp has been in business for many years and, in the Board's opinion, they could provide the service applied for. Sharp had the option of reaching a compromise with the respondents or choosing the option of an oral hearing to prove their case; Sharp chose not to do so.

The Board denied the application.

Applicant: **Winnipeg Exclusive Bus Tours Inc.** **File No.: 47662**
o/a "Exclusive Bus Lines" ("Exclusive")
Headingley, Manitoba

Respondent: Beaver Bus Lines Limited ("Beaver")

Applications: Intra-provincial application for chartered trips from the City of Kenora and an extra-provincial application to do chartered trips from the City of Kenora and points in the Province of Manitoba.

Applicant's Case: Exclusive is licensed in Manitoba and is applying to provide charter services for businesses and groups in Ontario and to take tourists to Winnipeg. They provide fully guided, reliable and fun trips for both short-term and long-term needs. Their market is sightseeing, weddings, corporate events, sports teams, airport shuttles and escorted tours. This service would increase tourism in Ontario and Manitoba. They alleged that there was a shortage of equipment to serve the public need. The applications were supported by four organizations: Keewatin Skating Club, AA/AAA Thistle Council, Beaver Brae Secondary School Athletics and Winnipeg High School Football League. They require

motor coaches on a regular basis and it is difficult to get buses during a school season. They have used Beaver at times but the costs are high and they are supporting the applications in the hope that costs can be negotiated.

Exclusive also emphasized that there was no opposition to the applications from any licensed carriers in Ontario. They intend to look for new customers and use new marketing campaigns and also hire local personnel to stimulate the economy.

Respondent's Case: Beaver has been in business since 1972 with modern coaches travelling across Canada and the United States. They offer services to schools, universities, colleges, sports teams, churches, corporate groups, seniors and tour companies. Their revenues, in the past year, have decreased by one percent. They have served Keewatin Ice Skating, Beaver Brae and Kenora Thistles. Their rates are competitive. Revenue from Kenora is 4% of their total revenue. Licensing another carrier would cause their revenues to drop and that is the reason for their objection to the application to transport passengers extra-provincially from the City of Kenora.

Decision:

1. Transportation needs of the public

   The supporting witnesses require service from Kenora and have used Beaver but they allege that there is a shortage of equipment availability. They were also concerned about the costs of the charters. In the Board's opinion, an additional carrier would assist the public need with respect to the lack of equipment and availability on a regular basis.

2. The economic impact on existing carriers

   Exclusive has marketing plans to develop new business and is not planning to take any of Beaver's share of the market. The Board also noted that Ontario-based carriers, currently licensed to serve Kenora, did not oppose the applications and concluded that the applications would not economically impact their operations.

3. Applicant's ability to provide the service

   Exclusive is an established company with a fleet of seven vehicles and plans to add three more with expansion. They can provide the service for the area covered by the applications.

The applications were granted as applied for.

Applicant: **A. Filion Bus Line Ltd. ("Filion")** **File No.: 34075-F/G**
Moonbeam, ON

Respondents:
1. Blue Bird Bus Lines Inc. ("Blue Bird")
2. Tisdale Bus Lines Limited ("Tisdale")
3. Lacroix Bus Service Inc. ("Lacroix")

Applications: Intra and extra-provincial applications for chartered trips from points in the District of Cochrane in Class "D" vehicles.

Applicant's Case: Filion is a second-generation bus company, in operation since 1972. They currently serve parts of the District of Cochrane and the applications are to serve the entire District. They want to develop an orderly and sustainable growth and provide more driver employment. They provided an equipment list and photographs of the executive-style Class "D" vehicles they will operate.

Eight individuals, corporations and organizations supported the applications. They have a number of trips every year and have been served by the respondents but they want more competition and lower prices. Ganotec Inc. required a service from Cochrane for their staff to Timmins airport; three return trips, twice a week.

Filion stated that the public support made up of diverse groups required numerous chartered trips throughout the year. The public wants a reliable carrier and was tired of using unsuitable Class "D" vehicles. The City of Timmins is served by one licensee in Class "D" vehicles, i.e. Tisdale. The applications, if granted, would have no impact on the bottom line of the respondents.

Respondents' Case: Blue Bird alleged that Cochrane District was suffering an economic slowdown and lay-offs were a regular occurrence. The population was declining and consequently the demand for charter services was declining. Granting the licences would only add to their decline in revenues.

Tisdale has been in business since 1965 and provides charter services in a variety of vehicles. They operate two Class "D" vehicles and serve schools, sports organizations, seniors, weddings, corporate groups, etc. There has been a decline in ridership/revenues. The population is on the decline and lay-offs in industries are common occurrences. Licensing another carrier would have a negative impact on their operation and the applications should be dismissed.

Lacroix, established in 1974, operates Class "D" vehicles and serves the public need. The decline in population and industry has led to declining ridership and revenues. There is nothing unique about the service offered by Filion and the applications should be dismissed.

Decision:

1. Transportation needs of the public and impact on existing carriers

This factor is the most important consideration to determine if the applicant has met the statutory test of public necessity and convenience. The District of Cochrane is made up of thirteen municipalities of which Filion is currently authorized to serve five of them. There was no public support for five other municipalities and the applications for these areas were dismissed. The Board had to decide if the applications warranted the issuance of licences for

Timmins, Cochrane and Hearst.

There were no complaints filed against the services of the respondents. The public sought more competition and better pricing. Timmins is the largest and most populated municipality and Tisdale is the only licensee authorized to serve the city. They primarily operate Class "A" vehicles and, in the Board's opinion, their Class "D" service is inadequate to meet the public need. Also Ganotec Inc. required a dedicated chartered service for its employees from the Town of Cochrane. Filion has the capacity to provide that service.

2. Service provided by currently licensed carriers

Only one complaint from the supporting witnesses was made. The witnesses primarily wanted the choice of a carrier and the rates being charged. The respondents filed no evidence to indicate that they provide the type of equipment required by the public. The more upscale features of Filion's equipment were unique.

3. Impact on existing carriers if the applications were granted

The respondents detailed the declining natural resources industry, business closures, decreasing population, shrinking market, etc. The profit margins were very low and adding another carrier would have a serious financial impact on their operations. Filion responded that the economy in north-eastern Ontario was not quite as grim as the respondents claimed and that Tisdale's Class "D" operation originating in Timmins was insignificant to their overall bottom line. The Board is aware that Tisdale's main business is the operation of Class "A" coaches.

4. Applicant's ability to provide the service

Filion has been in business for forty years and the Board has no doubt that they had the ability to provide the serve.

Intra and extra-provincial licences were granted to Filion to originate chartered trips from Timmins. An intra-provincial licence to serve Ganotec Inc. from the Town of Cochrane was also granted.

Applicants: **Autocar Maheux Ltee ("Maheux")** **File No.: 47244-B**
La Sarre, Québec

Respondents:
1. Tisdale Bus Lines Limited ("Tisdale")
2. Lacroix Bus Services Inc. ("Lacroix") – prior to the hearing, Lacroix withdrew their opposition.

Application: An intra-provincial application to operate chartered trips for Detour Gold Corporation from points in the District of Cochrane.

Applicant's Case: Rachel A. Pineault, Vice-President, Human Resources and Aboriginal Affairs, Detour Gold Corporation ("Detour") testified

that:

- she specializes in opening remote mines from start-up to fully operational. The first gold bar was poured in 2013. The life cycle of the mine is twenty years. Corporate policy is to keep benefits local, use the closest qualified person to Cochrane and have an "Impact Agreement" with the local First Nations people. Detour has a commitment to provide employment, training and to do business with the local First Nations people. In this respect, they had four signed agreements with the First Nations;
- the bus service to the mine site is an absolute necessity and safety was mandatory. She receives all complaints. She had experienced no heat, dust and mechanical problems on three bus trips. The new tender package required the supplier to provide new buses and be located in Cochrane;
- she was not part of the Request for Proposal Process ("RFP"). Maheux is not a local firm and must build/rent facilities in Cochrane. Tisdale is located in Timmins and offered to build a facility in Cochrane; and
- Tisdale has been responsive to any problems and she had nothing negative to say about their service. There were record breaking low temperatures last winter and the road conditions were very poor. She did not deal with complaints as they were handled by a joint consulting group of employees, contractors and Detour.

Stuart Gilray, Supply Chain Superintendent – Detour Mine Site, testified that:

- he is in charge of logistics which included the bus service. The new contract was for five years which was equivalent to the expected life of a bus under the tough road conditions. New buses were required for the upcoming contract which was put to tender;
- he introduced an Incident Report with respect to the problems of the current services. Tisdale always responded to all incidents and resolved the problems on a regular basis;
- prior to the RFP, Detour requested Maheux to make a proposal with respect to the bus service they could offer to and from the mine. The bus schedules are very tight, running 24 hours a day, seven days a week and every hour of delay was money to Detour. He stated that Maheux would meet the needs of Detour;
- any mechanical failures on the buses were caused by the severe weather and road conditions;
- he was a "party to" the RFP but did not make the final decision. The RFP process was rigorous and Maheux's lack of the provincial authority to provide the service should have been "questioned in more depth"; and
- he had no problem with Tisdale's service but price and First Nations' involvement was a factor. They did not consider re-

negotiating with Tisdale without the RFP because it was not a good business practice.

William Small representing Cree Transport testified that:

He brought Detour and Maheux together. They were looking for opportunities to build businesses, recruit drivers and increase employment among First Nations people.

Francois Barette, Vice-President of Maheux testified that:

- at the request of Detour he attended a meeting where he was advised of the bus problems that Detour was experiencing and he offered some solutions. Maheux was experienced in this transportation and they could eliminate the bus problems. They would establish a Cochrane operation with respect to garage facilities, equipment, etc. with Cree Transport, a First Nations partner. This was necessary to bid on the contract;
- they would give Detour the best service they ever had. The buses would be for their exclusive use and the operation would be profitable; and
- he admitted that Maheux did not have the licence to provide the service and therefore did not meet the requirement of the RFP.

Respondents' Case:

Joseph J. Parisi (chartered accountant) testified that:

- he had reviewed Tisdale's financial statements from 2001 through 2014. Without the income generated by the Detour contract, the results for Tisdale would have been somewhere between a loss and break even. The Greater Timmins area was in a negative growth phase with very few prospects for the chartered bus industry. The loss of the contract would probably cause Tisdale to reassess their operations or get out of the bus business totally; and
- it was difficult to compare the Tisdale quote with the Maheux quote as there were differences in fuel costs, equipment write-off and the restricted or unrestricted use of the buses.

Ron Malette, General Manager of Tisdale testified that:

- most of the chartered trips were undertaken on weekends and very little in the mid-week. There was a downturn in business because of the lower air fares available;
- the 38 kilometre road used in the Detour service that was not under provincial jurisdiction was not well maintained, resulting in the loss of windshields, tires, etc. Heavy rains resulted in huge potholes. In the winter, there was no snow ploughing. Assisted heating systems were required on the buses because of the extreme low temperatures;
- Tisdale had an excellent safety record. They maintain constant discussions with the manufacturers to mitigate future problems. The wear and tear on the mine roads was double that under normal conditions. The drivers took special training to drive on

the mine road. The new fleet of buses would be very beneficial to the project and would be for the exclusive use of Detour;

- if the Detour contract was lost, Tisdale would service the existing market and downsize the company due to the economic impact; and
- with respect to Tisdale's involvement with First Nations, 5% of the gross profit from the contract is given to an arms-length division of the Taykwa Tagamou Nation to be used for the education of children and training and employment of adults.

Tisdale requested the Board deny the application as Maheux had not met the test of public necessity and convenience.

Decision:

1. Transportation needs of the public as seen through the public witnesses:

Two Detour witnesses testified in support of the application. They were aware of a few problems with the bus service. Ms. Pineault knew very little of the RFP tender process and her testimony was of little assistance to the Board in reaching a decision with respect to meeting the statutory test of public necessity and convenience.

On the other hand, Mr. Gilray knew the operation of the mine site very well, i.e. dependable service, keeping in mind the hazards of the mine road and the ravages they took on the buses. All bus incidents were reviewed on a regular basis between Detour and Tisdale. Tisdale always responded to all incidents and resolved the problems.

All parties agreed that new buses would fix many of the problems. The Board did conclude that the road-related problems would be better addressed by better maintenance of the road by Detour for their section of the road. Detour must assume some of the blame for the bus accidents and delays.

Based on Mr. Gilray's testimony, he did not make the final decision to award the tender. The Board then questioned who made the final decision to award the tender. The person who made the final decision did not testify at the hearing in support of the application. Consequently, in the Board's opinion, there was insufficient evidence of public necessity and convenience to grant the application.

2. The service provided by currently licensed carriers

Detour has experienced bus breakdown incidents with the Tisdale service. However, based on the evidence, many of the incidents were beyond Tisdale's control because of the road conditions. Neither Mr. Gilray nor Ms. Pineault had anything negative to say about Tisdale's service. There would be fewer problems with the new buses and the Maheux service would not be any better than the Tisdale service in the future.

3. The impact on existing carriers if the application was granted

The potential effect on Tisdale's future, should they lose the contract, would be significant. There would be downsizing of the company. Timmins is not experiencing any economic growth and Tisdale would find it difficult to replace the business. Downsizing the company would put the community at risk as there were no other bus companies to fill the void that would be created by Tisdale's closure or downsizing.

In the Board's opinion, the economic impact on Tisdale's operations would be severe, if the application was granted. There would also be a ripple-down effect on the Greater Timmins area.

4. The viability of the proposed service and the applicant's ability to provide the service

Based upon the many years of business experience, the Board had no doubt that Maheux was capable of providing the service.

After reviewing all the evidence, in the Board's opinion, Maheux failed to meet the test of public need and convenience and the application was denied.

Ontario

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2015

Table des matières

La Commission 4

Message du Président 5

Organigramme 6

Information financière pour l'année 2015 7

Demandes reçues 8

Demandes de permis spéciaux traitées 9

Demandes de permis reçues par région 10

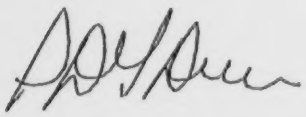
Résumés de décisions rendues 11

À: L'honorable Elizabeth Dowdeswell
Lieutenante-gouverneure de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2015.

Respectueusement,

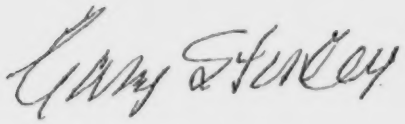


Steven Del Duca
Ministre

À: L'honorable Steven Del Duca, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2015.

Respectueusement,



Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2015)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire à temps partiel, Ottawa

Message du Président

La Commission des transports routiers a célébré ses 60 ans en 2015.

En 1954 le gouvernement fédéral a décidé qu'il ne souhaitait pas réglementer le transport interprovincial et a délégué cette responsabilité aux provinces en vertu de la *Loi sur les transports routiers* (1954). Une année plus tard, en 1955, la Province l'Ontario a créé la Commission des transports routiers de l'Ontario et lui a donné le pouvoir de réguler l'industrie du transport intra et extra-provincial par camion et par autobus et d'émettre des permis.

La Commission administre la loi provinciale et fédérale, étant une agence quasi-judiciaire indépendante du gouvernement de l'Ontario se rapportant au ministre des transports. En 1987, l'industrie du transport par camion a été déréglementé et maintenant le rôle premier de la Commission est de réguler l'entrée des entreprises exploitant des véhicules de transport en commun tel que ce terme est défini dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et de réguler la conduite de ces entreprises en vertu de la Loi.

Á travers les années, la Commission a rationalisé le processus de demandes en essayant de travailler pour les parties prenantes afin d'atteindre des compromis éliminant ainsi ce qui pourrait être un processus d'audience coûteux et prenant du temps. La plupart des demandes qui viennent devant la Commission font l'objet de décisions par écrit. Si une audience est absolument nécessaire elle est tenue de manière aussi efficace que possible afin de minimiser les coûts pour les parties impliquées. Les coûts reliés aux audiences sont payés par les parties et ces coûts ainsi que les frais de dépôt sont déposés directement au Fonds consolidé du revenu.

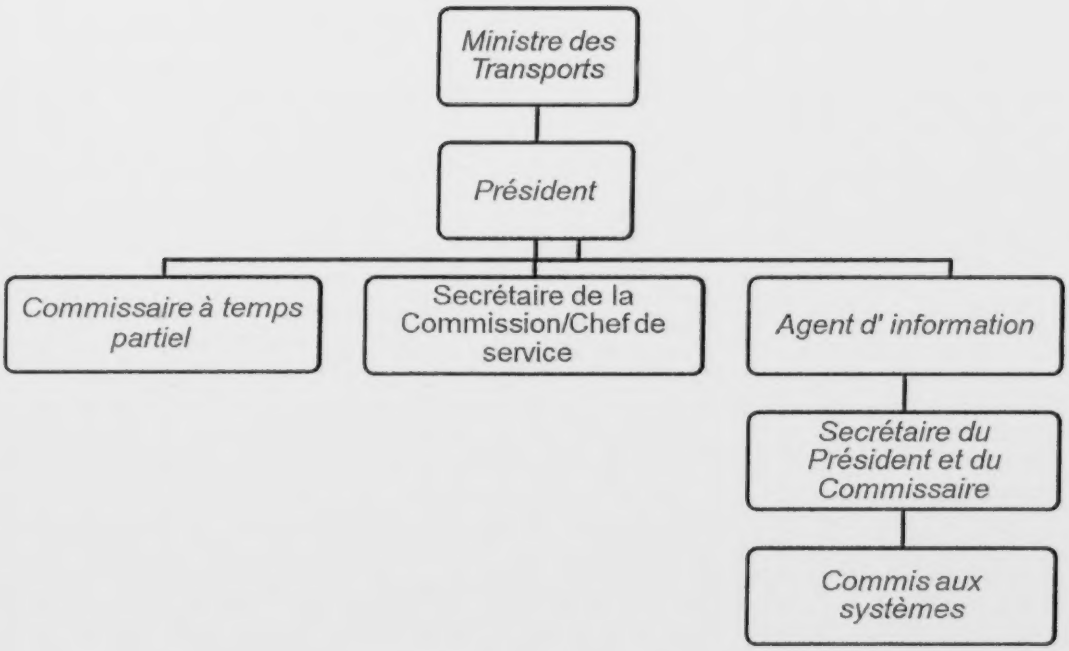
Le personnel de la Commission est composé de personnel contractuel et à temps partiel continuant de fournir un service ponctuel aux parties prenantes et au public de l'Ontario en rencontrant les délais indiqués dans le plan d'affaires de la Commission.

La Commission continue de s'assurer que les exploitants de véhicules de transport en commun en Ontario exploitent leurs entreprises conformément à la législation pour le bénéfice du public voyageur.

Gary R. Stanley
Président
Février 2016

Organigramme

(au 31 décembre 2015)



INFORMATION FINANCIÈRE

Revenus/Recouvrements (Note 1)	**2015**	**2014**
Frais de dépôt des demandes	49,532$	60,253$
Demandes de permis spéciaux	3,688	3,885
Frais d'audiences imposés	17,300	12,741
Échange Américain	1,621	522
Total	**72,141$**	**77,401 $**

Dépenses		
Salaires et avantages sociaux (Note 2)	358,970$	422,269$
Voyages et communications	11,377	14,106
Services (Note 2)	45,025	11,881
Équipement et fournitures	10,855	11,594
Total	**426,227$**	**459,850$**

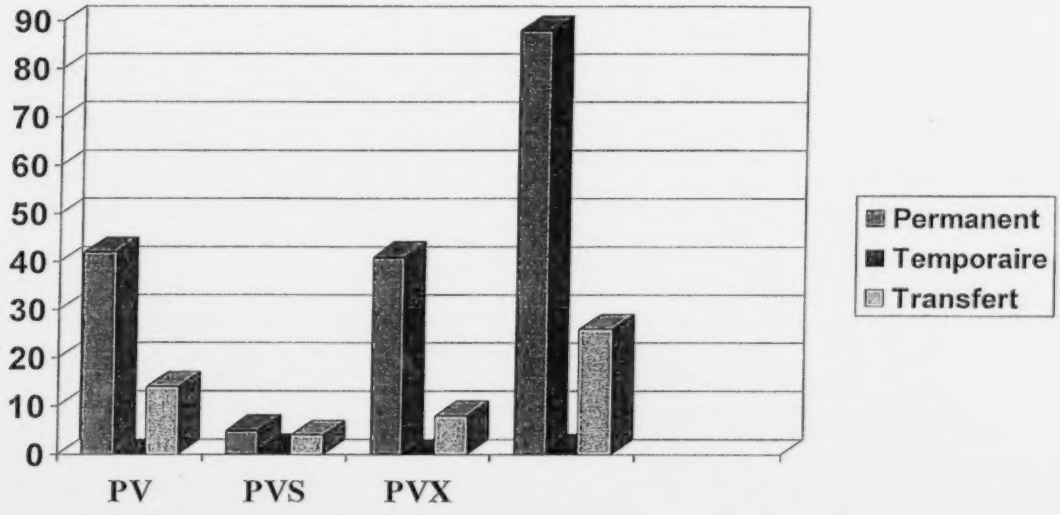
Coût net d'exploitation de la Commission	**354,086$**	**382,449$**

Notes:

1. Les revenus et les recouvrements sont déposés directement au Fonds consolidé du revenu.

2. À partir du 9 juillet 2015 la position de président a été reclassée comme temps partiel. La rémunération depuis cette date est incluse sous la rubrique «Services». L'information financière de 2015 a été modifiée afin de refléter ce changement.

Demandes reçues



Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	42	5	41	**88**
Temporaire	0	1	0	**1**
Transfert	14	4	8	**26**
TOTAL	**56**	**10**	**49**	**115**

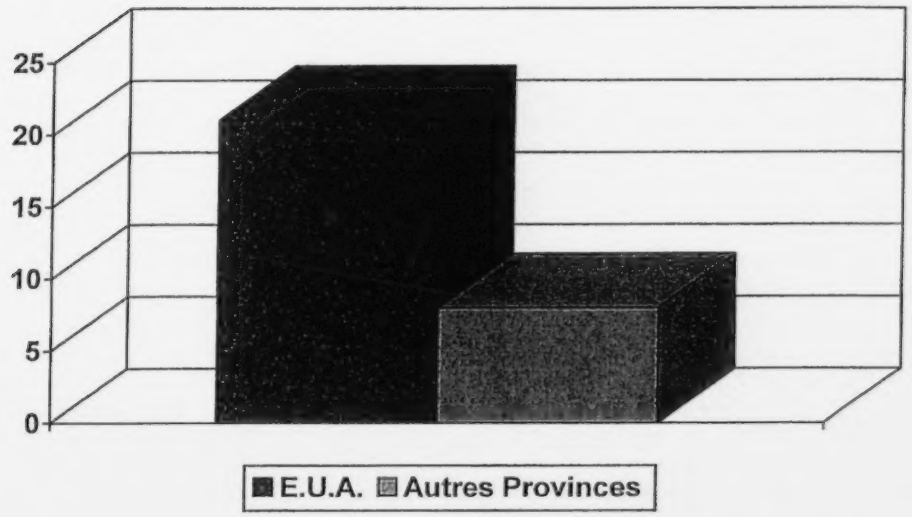
Legende:

PV Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)

PVS Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)

PVX Demandes de permis en vertu de la Partie I de la loi sur les transports routiers (entreprise intra-provinciale)

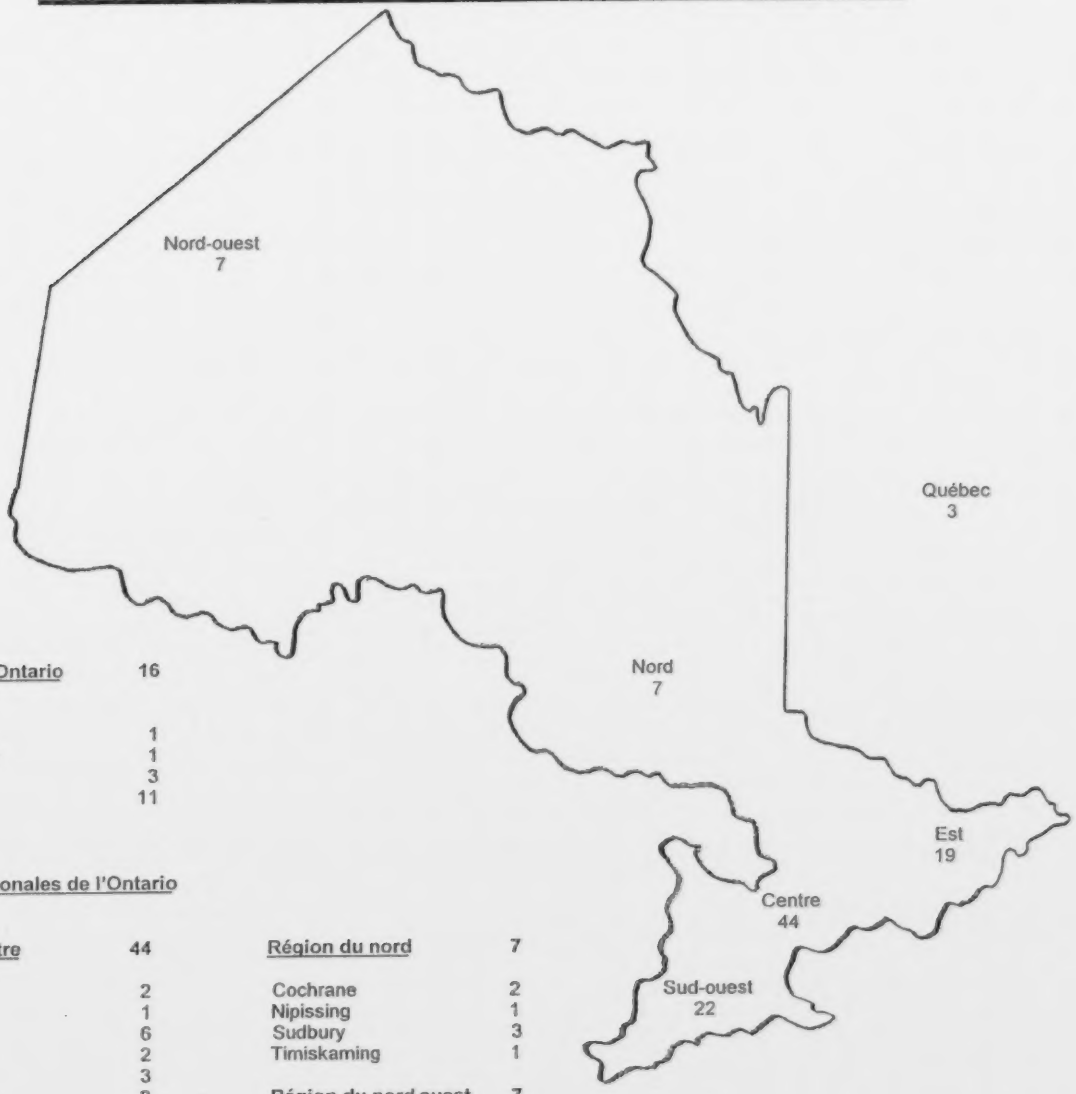
Demandes de permis spèciaux



JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A.		21
Autres Provinces		8
	TOTAL	**29**

Demandes reçues par région



Extérieur de l'Ontario	16
Manitoba	1
New Brunswick	1
Québec	3
États-Unis	11

Frontières régionales de l'Ontario

Région du centre	44
Barrie	2
Durham	1
Halton	6
Hamilton	2
Niagara	3
Peel	2
Toronto	19
York	9

Région de l'est	19
Hastings	9
Lennox & Addington	5
Northumberland	2
Ottawa	3

Région du nord	7
Cochrane	2
Nipissing	1
Sudbury	3
Timiskaming	1

Région du nord-ouest	7
Kenora	2
Thunder Bay	5

Région du sud-ouest	22
Brant	2
Bruce	3
Elgin	3
Essex	4
Lambton	1
Middlesex	3
Perth	1
Simcoe	3
Wellington	2

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2015 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au 416-326-6732 ou par courriel à l'adresse suivante ohtb@ontario.ca.

Loi sur les véhicules de transport en commun:	**LVTC**
Loi sur les transports routiers:	**LTR**
Service sur horaire:	**Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.**
Service nolisé:	**Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.**

Demanderesse:	**English River Miners Hockey Club Inc. («English River») Ear Falls, ON**	**Dossier: 47627/A**
Opposantes:	1. Iron Range Bus Lines Inc. («Iron Range») 2. Caribou Coach Transportation Company Inc. («Caribou»	
Demandes:	Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir des villes de Dryden et Kenora, du canton d'Ear Falls and de la municipalité de Red Lake.	
Preuve de la Demanderesse:	English River est un nouveau service d'autobus désirant combler les besoins en transport de l'équipe de hockey junior «A» et d'autres clubs de hockey de Dryden et Kenora. Le service qui est présentement disponible est minimal et n'est pas viable. English River voudrait aussi desservir les écoles locales, organisations et entreprises d'Ear Falls, Red Lake, Kenora et Dryden. Cela permettrait de diminuer les coûts exorbitants de voyage et de transférer ces épargnes vers d'autres programmes ou besoins. La demanderesse est une compagnie locale et cela éliminera les coûts de charge à vide du fait de l'utilisation d'un transporteur qui n'est pas de la région et les coûts de conducteur à cause des heures additionnelles et de l'hébergement. La demanderesse chargerait moins aux clients que ce que chargent les détenteurs de permis existants. Il n'y a présentement aucun transporteur à	

Ear Falls, Red Lake ou Kenora. Les deux opposantes sont situées à Thunder Bay, à six heures de route et elles chargent des prix exorbitants pour leurs services.

Les demandes ont reçu le support de nombreux groupes et individus démontrant la nécessité et commodité publiques. Ils ne peuvent obtenir le service dont ils ont besoin á cause du manque d'équipement. En ce concerne les déclarations des opposantes English River a déclaré ce qui suit:

- la sécurité sera de la plus haute importance et les véhicules seront maintenus conformément aux standards de l'industrie;
- L'autobus sera domicilié á Red Lake. Les taux proposés incluent tous les coûts;
- La demanderesse ne contrevient pas á la loi et la sécurité des passagers n'est pas en cause; et
- Les opposantes ne peuvent rencontrer la demande de la clientèle et elles ont disputé la viabilité financière de l'équipe.

En conclusion, English River a indiqué qu'elle a rencontré le test de nécessité et commodité publiques et le permis devraient lui être émis.

Preuve des Opposantes:

Iron Range a déclaré:

- elle offre un service d'autobus dans le nord de l'Ontario depuis 1940. Elle dessert des écoles, des équipes de hockey, des compagnies minières, des corporations et des tours;
- il y a un déclin de la population et il y a quatre autres transporteurs dans la région; et
- les organisations supportant les demandes sont présentement ses clientes. Il n'y a pas eu de plaintes relativement au service et elles ne cherchent que des prix plus bas. Le plan d'affaires d'English River n'est pas basé sur la réalité. Les revenus potentiels ne sont pas réalistes et les dépenses d'exploitation sont trop basses et l'entreprise ne réussira pas.

Caribou a déclaré:

- l'émission des permis à la demanderesse aura un impact économique sur leurs opérations et elle a réfuté de manière non équivoque les allégations de English River relativement à leurs opérations;
- elle a fournit un nombre de voyages au English River Miners Hockey Club et s'engage à offrir le service aux clients dans la région faisant l'objet de la demande. Leur structure de taux est standard pour l'industrie et n'est pas tel qu'allégué par English River. Elle a fourni le service aux individus et équipes supportant la demande et rempli tous leurs besoins; et
- si les demandes sont accordées cela aura pour effet d'avoir un impact économique sur les transporteurs qui ont offert par

le passé un service efficace quant au coût et fiable.

Décision:

1. Les besoins en transport du public et impact sur les transporteurs existants

   Plusieurs groupes et individus i.e. des clubs de patin et de golf, le Red Lake High School, la Royal Canadian Legion etc. ont démontré les besoins du public. La Commission reconnaît que les opposantes vont peut-être perdre des revenus si les demandes sont accordées. Cependant, le fait que la demanderesse soit un transporteur local a du sens économiquement pour les membres de la communauté ainsi que pour la Commission. English River ne sera peut-être pas capable de combler tous les besoins in Ear Falls et Red Lake et la Commission est d'opinion que les opposantes pourront quand même conserver une partie de la clientèle.

   La Commission est d'opinion que le support du public pour la ville de Dryden est insuffisant pour accorder cette partie de la demande.

2. La capacité de la demanderesse de fournir le service

   La Commission est d'opinion qu'English River a opéré un autobus pour son propre usage et qu'elle est capable de desservir le public.

La Commission a accordé des permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir du canton de Ear Falls et de la municipalité de Red Lake. Les demandes relativement à Dryden et Kenora ont été refusées.

Demanderesse: **FirstCanada ULC**
o/a «First Student Canada»
(«First Student»)
Burlington, ON

Dossier: 29594-48/B49

Opposantes:

1. Hammond Transportation Ltd. («Hammond»)
2. Campbell Bus Lines Ltd. («Campbell»)

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial de passagers à partir de points à l'intérieur du district de Muskoka, incluant la municipalité du district de Muskoka utilisant des véhicules de catégorie «D».

Preuve de la Demanderesse: Depuis ses débuts First Student est un transporteur écolier. Elle fournit un transport maison-école à travers l'Ontario et a une infrastructure établie. Elle veut mieux utiliser son capital en desservant la communauté élargie. Plus particulièrement, elle désire desservir les camps d'été et les besoins du secteur de plein d'air et récréatifs de la communauté, particulièrement la

population saisonnière de l'été.

First Student suggère que Campbell a implicitement donné son consentement aux demandes et n'a fourni aucune donnée ou fait pour supporter son assertion qu'il y aura un impact économique sur ses opérations si les demandes sont accordées. Hammond est fermement implanté dans le district of Muskoka détenant 94% du marché des voyages nolisés.

First Student est d'accord avec la suggestion de Hammond que les demandes doivent être limitées aux autobus scolaires seulement.

Preuve des Opposantes:

Hammond est en affaires depuis 1944. La compagnie a une importante flotte et dessert tous les types de groupes, individus et corporations. Elle publicise ses services, est membre d'associations commerciales locales et commandite plusieurs évènements locaux et initiatives touristiques. Hammond allègue que First Student n'a pas rencontré le test statutaire de nécessité et commodité publiques du fait que le support du public n'avait pas besoin du service à partir de la région faisant l'objet des demandes.

Campbell est une entreprise familiale de troisième génération faisant du transport écolier qui est basée à Huntsville. Sa flotte est composée de plus 60 véhicules. En plus de fournir du transport scolaire, elle fournit aussi du transport nolisé desservant des résidences et des camps d'été utilisant des véhicules de catégorie «D» de différentes capacités.

Campbell allègue que l'émission du permis à First Student entrainera une perte de revenus ce qui aura un impact négatif sur ses opérations.

Décision:

1. Les besoins en transport du public

Quoique Hammond ait disputé le support du public, First Student a fourni les certificats du public supportant le service proposé.

2. Impact sur les transporteurs existants

Campbell a indiqué que ses opérations subiront un impact économique si les demandes sont accordées. Elle n'a fourni aucune preuve détaillée relativement à la source de cet impact économique i.e. la perte de clientèle spécifique etc. Sans cette preuve spécifique il n'est pas possible à la Commission de déterminer la sévérité de l'impact et, conséquemment, la Commission doit rejeter l'opposition.

D'un autre côté, Hammond a offert une explication raisonnable pourquoi les demandes devraient être rejetées. Cependant, en

fin de compte, Hammond a proposé que si les demandes devaient être accordées, elles devraient être limitées à des véhicules de type autobus scolaire seulement.

3. La capacité de la demanderesse à fournir le service

La Commission ne doute pas que First Student est capable de fournir le service du fait qu'elle exploite son entreprise avec succès depuis un grand nombre d'années.

Les demandes ont été accordées mais elles ont été limitées à l'utilisation d'autobus scolaires tel que définit à l'article 175(1) du Code de la sécurité routière, S.R.O. 1990, c. H.8.

Demanderesse: **Franklin Coach Lines Limited («Franklin»)**
Belleville, ON

Dossier: 17244-Z/A1

Opposantes:
1. McCoy Travel Limited («McCoy»)
2. 417 Bus Lines Ltd. («417»)
3. Delaney Bus Lines Limited («Delaney»)
4. Leduc Bus Lines Ltd. («Leduc»)

Demandes:

Demandes de permis de transport nolisé de passagers à partir des villes de Toronto, Hamilton, Ottawa, Quinte West et Kawartha Lakes, des municipalités régionales de Halton, York, Peel, Durham et Niagara et des comtés de Haliburton, Hastings, Frontenac, Lanark, Lennox et Addington, Northumberland, Peterborough, Prescott et Russell, Prince Édouard et Renfrew et des comtés unis de Leeds & Grenville et de Stormont, Dundas et Glengarry.

Les opposantes s'opposent principalement à l'émission de permis relativement aux villes d'Ottawa, Quinte West et Kawartha Lakes, les comtés de Frontenac, Haliburton, Lanark, Lennox et Addington, Northumberland, Peterborough, Prescott et Russell, Prince Édouard et les comtés unis de Leeds & Grenville et de Stormont, Dundas et Glengarry.

Aucune opposition n'a été reçue relativement aux villes de Toronto et Hamilton, les municipalités régionales de Halton, York, Durham et Niagara et les comtés de Hastings et de Renfrew et ces régions ont été accordés.

Subséquemment, Franklin a retiré sa demande relativement à Haliburton et Hammond a retiré son opposition.

Franklin a aussi proposé que soit ajoutée aux demandes qui font toujours l'objet d'oppositions la disposition suivante: «que les voyages nolisés se limitent à ceux qui ont pour origine, qui sont

organisés et publicisés par Franklin Tours». À la demande de McCoy, Franklin a aussi accepté la condition additionnelle suivante: «toutes les personnes voyageant sur ces voyages nolisés devront avoir payé un taux individuel à l'organisateur du tour/voyage pour lequel en retour il recevra hébergement, repas et billet d'admission.»

417, Delaney et Leduc n'ont pas retiré leurs oppositions. Ils allèguent que Franklin n'a pas prouvé le test de commodité et nécessité publiques parce que la preuve du support public présentée était faible.

Décision:

La Commission a appliqué deux tests afin de prendre sa décision.

1. Est-ce que la demanderesse a prouvé que l'émission des permis servira la commodité et nécessité publiques?
2. Est-ce que les opposantes ont prouvé qu'il y aura un impact économique sur les opérations si les permis sont accordés?

La Commission a reconnu que les voyages nolisés seront seulement pour le compte de la compagnie de tours de Franklin et seulement ces tours/voyages organisés, publicisés et arrangés par la compagnie de tours et que tous les taux payés par le public voyageur seront des taux individuels payés à la compagnie de tours. Aucun autre tour/voyage sera permis.

La Commission est d'opinion que la compagnie de tours est preuve de la commodité et nécessité publiques confirmant le besoin pour le service.

Les opposantes, comme parties intéressées, doivent démontrer qu'il y aura un impact économique sur leurs opérations si les demandes étaient accordées. Il est de leur responsabilité de fournir les faits servant à démontrer l'étendue de l'impact sur leurs entreprises et combien d'emplois seront perdus, la diminution dans l'utilisation de leur équipement etc. Aucune preuve n'a été présentée. Sans cette information, il n'a pas été possible à la Commission de déterminer l'impact, s'il y en a un, si les demandes sont accordées. La Commission a aussi noté que plusieurs transporteurs n'ont pas opposé les demandes et conséquemment ne peut qu'assumer que les demandes n'auront pas d'impact économique sur leurs opérations.

Les demandes ont été accordées conformément aux ententes entre les parties et les voyages nolisés se limitant à ceux pour le compte de Franklin Tours ont été aussi accordés.

Demanderesse: **Paradise Toronto Livery Inc. («Paradise») Vaughan, ON**

Dossier: 47560/A

Opposantes:	1. Hammond Transportation Limited («Hammond») 2. Hamilton Limo Inc. («Hamilton»)
Demandes:	Demandes de permis de transport intra et extra-provincial nolisé de passagers à partir des villes de Toronto, Kawartha Lakes et Hamilton, les comtés de Brant, Dufferin, Haldimand, Huron, Northumberland, Oxford, Peterborough and Wellington, le district de Muskoka, la municipalité de Chatham-Kent et les municipalités régionales de Durham, Halton, Niagara, Peel, Waterloo et York utilisant des véhicules de catégorie «D».
Preuve de la Demanderesse:	Paradis opère dans Toronto et veut étendre ses opérations. Elle cible les petits et les gros groupes fournissant des options de transport pour les mariages, les proms, les tours et autres évènements spéciaux. Sa flotte comprend des véhicules uniques i.e. des limousines roses, des limousines de type Hummer et des autobus limousines. Elle entend étendre ses opérations graduellement dans la mesure de l'augmentation des besoins de la clientèle. Cela ne causerait pas de difficultés économiques aux transporteurs existants du fait qu'elle entend fournir un service unique en utilisant des véhicules uniques qui ne sont pas disponibles ailleurs. Trois planificateurs d'évènements ont supporté ses demandes.
Preuve des Opposantes:	Paradise a retiré la ville de Karwatha Lakes et le district de Muskoka de ses demandes en réponse à l'opposition de Hammond. Hamilton est en affaires depuis 2003. La compagnie offre des services de nolisement intra et extra-provincial à partir des villes de Hamilton et Toronto, des municipalités régionales de Niagara, Waterloo et Halton et du comté de Brant. Elle exploite 10 véhicules ayant une capacité variant de 10 à 28. Hamilton fait valoir qu'elle offre le même service que Paradise et que ses revenus ont diminué annuellement. Elle fait valoir qu'il y a un surplus de limousines allongées et d'autobus sur le marché pour servir les besoins du public. Émettre un permis à Paradise va causer «péril et mises à pied» à son entreprise.
Décision:	Paradise a répondu aux préoccupations de Hammond et Hammond a retiré son opposition. Relativement aux préoccupations de Hamilton, il a été difficile à la Commission de déterminer l'impact économique sur ses opérations du fait que Paradise n'entrera sur le marché qu'en réponse à la demande de la part de la clientèle pour son équipement unique qui n'est pas présentement disponible. La Commission a conclu qu'il n'est pas économiquement viable pour Paradise d'envoyer des petites limousines vides sur le nouveau marché afin de faire compétition aux transporteurs locaux.

Les demandes ont été accordées.

Demanderesse:	**Zoom Tours Inc. («Zoom»)** **Toronto, ON**	**Dossier: 47618/A**
Opposantes:	1. McCoy Travel Limited («McCoy») 2. Optimus Prime Corporation («Optimus»)	
Demandes:	Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial de passagers à partir des villes de Toronto, Hamilton et Ottawa, des municipalités régionales Peel, Durham, Halton, Niagara, Waterloo et York, des comtés de Dufferin, Frontenac, Middlesex, Wellington, Bruce, Elgin, Essex, Peterborough, Renfrew, Haliburton, Hastings, Northumberland, Oxford, Perth, Grey and les comtés unis de Leeds & Grenville et de Stormont, Dundas et Glengarry.	
Preuve de la Demanderesse:	Zoom a déclaré que: • la compagnie est en affaires depuis 2011 et offre ses services à l'intérieur de la région du grand Toronto i.e. des visites touristiques, rencontres corporatives, groupes scolaires, évènements sociaux etc.; et • il y a une demande pour des véhicules plus gros pour une variété de destinations et elle veut offrir les prix compétitifs les plus bas possible et fournir un service hors pair et professionnel. Les demandes ont reçu le support d'un voyagiste de Toronto, Co-Operative Students Association et Active Mind's Students Association, Université York.	
Preuve des Opposantes:	McCoy a déclaré que: • elle offre des services nolisés de transport par autobus à travers l'Ontario, principalement dans l'est de l'Ontario; • Elle fournit des services nolisés de transport par autobus au Collège St. Lawrence, à l'Université Queens ainsi qu'aux écoles élémentaires et secondaires de l'est de l'Ontario; • le niveau d'utilisation est stagnant. Il n'y a pas d'augmentation dans la demande justifiant un transporteur additionnel dans l'est ontarien. Cela pourrait réduire le travail présentement disponible pour le personnel ce qui pourrait causer des pertes d'emploi; et • il n'y a pas de support pour les demandes justifiant l'émission d'un permis pour desservir la région à l'est de Toronto.	

Optimus a déclaré que:

- la compagnie est en affaires depuis 2003 et dessert la ville d'Ottawa, les comtés unis de Leeds & Grenville et de Stormont, Dundas and Glengarry; et
- elle a éprouvé un déclin de ses revenus de nolisement par les années passées. Un transporteur additionnel ne fera qu'éroder plus ses ventes en déclin.

Décision:

Après avoir passé en revue la preuve, la Commission a conclu que le support du public pour les demandes était inadéquat pour justifier l'émission des permis pour un territoire aussi vaste. Le support du public vient de la région de Toronto et il n'y a aucun support pour des voyages nolisés qui ont pour origine à l'extérieur de ce territoire.

La Commission a accordé les permis de transport nolisé intra et extra-provincial de passagers à partir de Toronto seulement.

Demanderesse:

Sharp Bus Lines Limited («Sharp»)
Brantford, ON

Dossier: 21605-A37

Opposantes:

1. Hammond Transportation Limited («Hammond»)
2. Switzer-Carty Transportation Services Inc. («Switzer-Carty»)
3. First Student Inc. («First Student»)
4. Student Transportation of Canada Inc. («Student»)

Demande:

Demande de permis de transport nolisé intra-provincial de passagers à partir de la ville de Toronto, de la municipalité de Chatham-Kent, des municipalités régionales de Peel, York et Durham et des comtés de Essex, Middlesex, Elgin, Oxford and Simcoe utilisant des véhicules de catégorie «D».

Faisant suite au dépôt des oppositions, Sharp a retiré de sa demande la ville de Toronto et les municipalités régionales de Peel et Durham.

Preuve de la Demanderesse:

Sharp a déclaré que:

- le but de la demande est de desservir sa clientèle à partir d'endroits qu'elle ne peut pas présentement desservir. Présentement elle ne dessert que les commissions scolaires; et
- elle a une flotte importante d'équipement située à travers l'Ontario qui est présentement sous utilisée. Elle voudrait desservir les régions plus populeuses de l'Ontario. Elle doit constamment refuser des voyages nolisés de l'extérieur de sa région et parfois la demande excède le nombre de véhicules disponibles. Sharp offrirait un choix additionnel.

La demande a reçu le support de deux entreprises. Shoreline Charters & Tours Inc. («Shoreline») a fréquemment besoin d'autobus scolaires et de mini autobus pendant la haute saison à partir de différents points dans l'ouest et le centre de l'Ontario. Elle a par le passé utilisé les services de First Student mais la demande dépasse la disponibilité durant les périodes de grand achalandage.

Niagara Air Bus Inc. («Niagara») a aussi supporté la demande. Elle a fréquemment besoin d'autobus scolaires et de mini autobus pendant la haute saison à partir de différents points dans l'ouest et le centre de l'Ontario.

En réponse aux oppositions des opposantes, Sharp a déclaré que:

- elle fournit présentement un transport scolaire dans le comté de Simcoe et la demande, si elle est accordée, lui permettra de fournir le service à des groupes non scolaires dans Simcoe;
- l'émission du permis offrira plus de choix aux entreprises;
- Le manque de véhicules va continuer pendant les périodes de grand achalandage; et
- Sharp a le personnel et les véhicules afin de combler les besoins du public.

Preuve des Opposantes:

Hammond a déclaré que:

- elle fournit un service de transport scolaire et nolisé fiable dans Simcoe. Elle a fait des investissements importants en équipement, personnel administratif et conducteurs. Elle peut rencontrer toutes les demandes durant les périodes de grand achalandage. Les voyages nolisés payent en partie les services sur horaire qu'elle fournit à cause du déclin dans le nombre de passagers. Elle peut desservir les besoins du public du comté de Simcoe utilisant tous les types d'équipement;
- les revenus provenant de voyages nolisés sont en déclin et elle ne voit pas d'augmentation du marché du voyage dans le futur immédiat. L'émission d'un autre permis aura un impact économique sur ses opérations et sur ses employés qui dépendent des voyages nolisés pour leur gagne pain; et
- il n'y a pas de preuve fournie que les détenteurs de permis ne sont pas capables de répondre à la demande ou fournissent un mauvais service lorsqu'ils sont engagés.

Switzer-Carty a déclaré que:

- elle dessert Peel, York, Toronto et Windsor-Essex et opère 669 autobus scolaires. Elle fournit le transport scolaire en vertu de contrats de plusieurs années avec des commissions scolaires locales. Elle offre aussi des services de transport

nolisé au public en général qui compte pour approximativement 10% de ses revenus. Son équipement est disponible en tout temps pour le transport nolisé. Les transporteurs se font une compétition vigoureuse pour le peu de voyages disponibles. Les revenus de voyages nolisés subventionnent le transport scolaire de manière importante. L'émission d'un permis à Sharp entrainera une perte de revenus et aura un impact sévère sur la viabilité de la compagnie dans son ensemble; et

- la demande a reçu le support de seulement deux compagnies pour le vaste territoire géographique couvert et de ce fait ne rencontre pas le test de commodité et nécessité publiques. Les transporteurs détenant des permis peuvent remplir les besoins du public et la demande devrait être rejetée.

First Student a déclaré que:

- la compagnie fournit un service de transport scolaire pour le compte de plus de trente-cinq commissions scolaires et entreprend aussi des voyages nolisés commerciaux. Elle est le fournisseur de voyages nolisés le plus gros de la province et opère 2,245 autobus scolaires. Elle a 16 installations et emploie 2,000 conducteurs et personnel d'opérations;
- elle exploite un grand nombre de voyages nolisés commerciaux pour le compte de différents groupes et la croissance dans ce segment est en déclin depuis un certain temps. Il y a toujours des véhicules qui sont disponibles pour rencontrer la demande du public et il n'y a pas de signe que la demande va dépasser l'offre dans le présent ou dans le futur;
- l'émission du permis aura un impact financier total massif tant sur le plan financier qu'en termes de réduction d'employés; et
- ayant si peu de témoins supportant la demande Sharp n'a pas rencontré le test de commodité et nécessité publiques.

Student a déclaré que:

- la compagnie a été fondée en 1997 et opère 725 autobus scolaires de catégorie «D» sur le territoire géographique inclus dans la demande. Elle est basée à Barrie et a dix installations sur le territoire qu'elle dessert. Elle a présentement soixante-quatorze employés à plein temps et huit cent quarante conducteurs à temps partiel;
- elle fournit du transport scolaire en vertu de contrats avec des commissions scolaires. Elle fournit aussi des services de transport nolisé à des groupes religieux, des universités, collèges, le département de la défense nationale, des groupes sportifs amateurs, des écoles privées, différents clubs et organisations, l'industrie du film, la police provinciale, des hôpitaux, des groupes d'ainés et aussi à l'occasion d'évènements spéciaux (LPGA, Jeux panaméricains etc.).;
- il y a eu un déclin de 3% dans les voyages nolisés au cours des deux dernières années. Il y a une abondance de

transporteurs détenant des permis pouvant fournir le service et combler les besoins du public. Les revenus de nolisement supplémentent les revenus perdus suite à la perte d'un contrat de transport scolaire. S'il n'y avait pas les revenus du service de nolisement, Student devrait fermer une installation et 60 employés seraient mis à pied;

- le support du public est inadéquat pour une demande couvrant un grand territoire. Il y a présentement un nombre important de transporteurs desservant le territoire faisant l'objet de la demande et la disponibilité d'équipement est grande. Il n'y a rien d'unique dans le service proposé qui ne peut être fourni par les transporteurs détenant déjà des permis. L'émission du permis aura un impact sur les revenus, les emplois etc. des transporteurs détenant des permis; et
- elle a demande à la Commission de rejeter la demande.

Décision:

1. Les besoins en transport du public

   Les deux certificats de support ne contenaient pas plainte relativement au service offert par les détenteurs de permis mais demandaient un choix additionnel de transporteur. Il n'y a pas eu d'exemples spécifiques de manque d'équipement. Il n'y a pas eu d'exemples spécifiques d'une demande de service qui n'a pas été fournie par les détenteurs de permis. Sharp a allégué que fréquemment elle doit refuser des demandes de nolisement de la part de groupes, organisations etc. Cependant le support apporté n'a pas démontré une demande pour le service. Si le support apporté avait démontré une demande pour le service, Sharp aurait démontré une demande et un besoin pour le service de la part du public.

2. Le service fourni par les détenteurs de permis

   La preuve de la part des opposantes a indiqué qu'ils pouvaient remplir les besoins du public. Il n'y avait de plainte relativement au service.

3. L'impact sur les transporteurs existants si le permis est émis

   Les opposantes ont toutes indiqué qu'il y a un déclin dans les revenus, un haut niveau d'inutilisation d'équipement et un grand choix de transporteurs. Les revenus de nolisement étaient en déclin et la Commission a conclu que l'émission du permis aurait un impact négatif sur les opposantes.

4. La viabilité du service proposé et la capacité de la demanderesse de fournir le service

   Sharp est en affaires depuis bon nombre d'années et la Commission est d'opinion que la compagnie pourrait offrir le service proposé. Sharp avait l'option de faire un compromis avec les opposantes ou choisir l'option d'une audience

publique afin de présenter sa cause. Sharp a choisi de ne pas le faire.

La Commission a rejeté la demande.

Demanderesse: **Winnipeg Exclusive Bus Tours Inc.**
o/a «Exclusive Bus Lines» («Exclusive»)
Headingley, MB

Dossier: 47662

Opposante: Beaver Bus Lines Limited («Beaver»)

Demandes: Demande de permis de transport nolisé intra-provincial de passagers à partir de la ville de Kenora et demande de permis de transport nolisé extra-provincial de passagers à partir de la ville de Kenora en direction de la province du Manitoba.

Preuve de la Demanderesse: Exclusive détient un permis émis par le Manitoba et fait une demande afin de fournir des services de transport nolisé aux entreprises et groupes de l'Ontario et d'amener des touristes à Winnipeg. La compagnie fournit des voyages complètement guidés, fiables et amusants pour des besoins à court et à long terme. Le marché desservi par la compagnie se compose de voyages touristiques, de mariages, d'évènements corporatifs, d'équipes sportives, de navettes aéroportuaires et de tours accompagnés. Le service proposé augmentera le tourisme en Ontario et au Manitoba. Elle a allégué qu'il y a un manque d'équipement afin de desservir le public. Les demandes ont reçu le support du Keewatin Skating Club, du AA/AAA Thistle Council, du Beaver Brae Secondary School Athletics et du Winnipeg High School Football League. Ils ont besoin d'autobus régulièrement et il est difficile d'obtenir des autobus pendant la période scolaire. Ils ont parfois utilisé Beaver mais les coûts sont trop élevés et ils ont supporté les demandes dans l'espoir que les coûts puissent être négociés.

Exclusive a aussi fait remarquer qu'il n'y a eu aucune opposition de la part de transporteurs de l'Ontario. La compagnie a l'intention de chercher de nouveaux clients et d'utiliser de nouvelles campagnes de marketing et aussi d'engager du personnel local afin de stimuler l'économie.

Preuve de l'Opposante: Beaver est en affaires depuis 1972 et a une flotte d'autobus modernes voyageant à travers le Canada et les États-Unis. Elle offre ses services aux écoles, universités, collèges, équipes sportives, églises, groupes corporatifs, des ainés et des voyagistes. Ses revenus ont diminué de 1% durant la dernière année. Elle a fourni des services de transport à Keewatin Ice Skating, Beaver Brae et Kenora Thistles. Ses taux sont compétitifs. Les revenus tirés de Kenora comptent pour 4% de ses revenus totaux. L'émission d'un permis à un autre transporteur pourrait causer une diminution de revenus et c'est

pourquoi elle a opposé la demande de permis transport extra-provincial de passagers à partir de la ville de Kenora.

Décision:

1. Les besoins en transport du public

Les témoins supportant les demandes ont indiqué qu'ils ont besoin du service à partir de Kenora et ils ont utilisé Beaver mais ils allèguent qu'il y a un manque d'équipement. Ils sont préoccupés par le coût des voyages nolisés. La Commission est d'opinion que l'ajout d'un transporteur va aider à combler les besoins du public de manière régulière relativement au manque d'équipement et de sa disponibilité.

2. L'impact économique sur les transporteurs existants

Exclusive a un plan de marketing pour développer une nouvelle clientèle et n'entend pas prendre une portion du marché de Beaver. La Commission a aussi noté que les transporteurs de l'Ontario, qui présentement détiennent des permis pour desservir Kenora, n'ont pas déposé d'oppositions et a conclu que les demandes n'auront aucun impact sur leurs opérations.

3. La capacité de la demanderesse de fournir le service

Exclusive est une compagnie bien établie opérant une flotte de 7 véhicules et entend en ajouter trois pour l'expansion. Elle peut fournir le service dans le secteur couvert par les demandes.

Les demandes ont été accordées.

Demanderesse: **A. Filion Bus Lines Ltd. («Filion»)** **Dossier: 34075-F/G**
Moonbeam, ON

Opposantes:

1. Blue Bird Bus Lines Inc. («Blue Bird»)
2. Tisdale Bus Lines Limited («Tisdale»)
3. Lacroix Bus Service Inc. («Lacroix»)

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé à partir de points à l'intérieur du district de Cochrane utilisant des véhicules de catégorie «D».

Preuve de la Demanderesse: Filiion est une entreprise familiale de seconde génération en opération depuis 1972. Présentement elle dessert une partie seulement du district de Cochrane. La demande lui permettra de desservir le district en entier. Elle veut développer une croissance ordonnée et durable et qui va fournir plus d'emplois aux conducteurs. Elle a fourni une liste d'équipement et des photographes des véhicules de catégorie «D» de style corporatif

qu'elle exploite.

Huit individus, corporations et organisations ont supporté la demande. Ils organisent un nombre de voyages à chaque année et ils ont utilisé les opposantes mais ils veulent plus de compétition et des prix plus bas. Ganotec Inc. a besoin d'un service pour son personnel à partir de Cochrane en direction de l'aéroport de Timmins, trois voyages aller retour, deux fois par semaine.

Filion a déclaré que le support du public était composé de groupes diversifiés requérant des nombreux voyages nolisés et cela toute l'année. Le public veut un transporteur fiable et est fatigué d'utiliser des véhicules de catégorie «D» qui ne conviennent pas. La ville de Timmins est desservit par un transporteur utilisant des véhicules de catégorie «D» et c'est Tisdale. La demande, si elle est accordée, n'aura aucun impact financier sur les opposantes.

Preuve des Opposantes:

Blue Bird a allégué que le district de Cochrane souffre d'un ralentissement économique et qu'il y a des mises à pied régulièrement. La population est en déclin et conséquemment la demande pour les voyages nolisés est aussi en déclin. L'émission du permis ne fera qu'augmenter le déclin des revenus.

Tisdale est en affaires depuis 1965 et fournit des services de voyages nolisés utilisant une variété de véhicules. Elle exploite deux véhicules de catégorie «D» et dessert des écoles, des organisations sportives, des groupes d'ainés, des mariages, des groupes corporatifs etc. Il y a eu un déclin dans les revenus et les voyages. La population est en déclin et les mises à pied par les industries arrivent régulièrement. Émettre un permis à un autre transporteur aura un impact négatif sur ses opérations et les demandes devaient être rejetées.

Lacroix a été fondé en 1974, exploite des véhicules de catégorie «D» et dessert les besoins du public. Le déclin de la population et de l'industrie a amené le déclin des revenus et des passagers. Il n'y a rien d'unique dans le service offert by Fillion et les demandes devraient être rejetées.

Décision:

1. Les besoins en transport du public et l'impact sur les détenteurs de permis

Ce facteur est la plus importante considération pour déterminer si la demanderesse a rencontré le test statutaire de la commodité et la nécessité publiques. Le district de Cochrane est composé de treize municipalités et Fillion est présentement autorisé à desservir cinq de ces municipalités. Aucun support n'a été présenté pour cinq autres municipalités et les demandes pour ces municipalités ont été rejetées. La Commission devait décider si les demandes justifient l'émission de permis pour Timmins, Cochrane et Hearst.

Il n'y a pas eu de plaintes relativement au service offert par les opposantes. Le public voulait plus de compétition et des meilleurs prix. Timmins est la plus grosse et la plus populeuse municipalité et Tisdale est le seul détenteur de permis autorisé à la desservir. Tisdale exploite principalement des véhicules de catégorie «A» et la Commission est d'opinion que leurs véhicules de catégorie «D» sont inadéquats pour combler les besoins du public. De plus, Ganotec Inc. requiert un service nolisé exclusif pour transporter ses employés à partir de la ville de Cochrane. Fillion a la capacité pour donner le service.

2. Le service fourni par les détenteurs de permis

Seulement une plainte a été apportée par les témoins du public. Les témoins voulaient principalement un choix de transporteurs et de prix chargés. Les opposantes n'ont présenté aucune preuve indiquant qu'ils ont le type d'équipement demandé par le public. Les caractéristiques de plus haute gamme de l'équipement de Fillion sont uniques.

3. L'impact sur les transporteurs existants si les demandes sont accordées

Les opposantes ont détaillé le déclin de l'industrie des ressources naturelles, la fermeture d'entreprises, la diminution de la population, la contraction du marché etc. Les marges de profit sont minces et ajouter un autre transporteur aura un impact financier sérieux sur leurs opérations. Filion a répliqué que l'économie du nord ouest de l'Ontario n'est pas aussi noir que ce que les opposantes veulent le laisser croire et que les opérations de Tisdale dans ses véhicules de catégorie «D» sont insignifiantes quand elles sont comparées à l'ensemble de ses opérations. La Commission sait que les activités principales de Tisdale se font utilisant des autobus de catégorie «A».

4. La capacité de la demanderesse à fournir le service

Filion est en affaires depuis quarante ans et la Commission n'a pas de doute qu'elle est capable de fournir le service.

Des permis de transport nolisé intra et extra-provincial ont été accordés à Filion à partir de Timmins. Un permis intra-provincial a été accordé pour desservir Ganotec Inc. à partir de la ville de Cochrane.

Demanderesse: **Autocars Maheux Ltee («Maheux»)** **Dossier: 47244-B**
La Sarre, Québec

Opposantes:

1. Tisdale Bus Lines Limited («Tisdale»)
2. Lacroix Bus Lines Inc. («Lacroix») – L'opposition a été retirée avant l'audience

Demandes:

Demande de permis de transport nolisé pour le compte de Detour Gold Corporation à partir de points dans le district de Cochrane.

Preuve de la Demanderesse:

Rachel A. Pineault, vice-présidente des ressources humaines et affaires aborigènes pour Detour Gold Corporation («Detour») a témoigné:

- elle se spécialise dans l'ouverture de mines éloignées à partir du début jusqu'à ce qu'elles soient pleinement opérationnelles. La première barre d'or a été coulée en 2013. Le cycle de vie de la mine est de vingt ans. La politique corporative est de conserver les bénéfices localement, utiliser les personnes qualifiés qui sont près de Cochrane et d'avoir un accord d'impact avec les Premières Nations locales;
- le service d'autobus pour aller au site de la mine est absolument nécessaire et la sécurité est obligatoire. Elle reçoit toutes les plaintes. Elle n'a pas éprouvé de problème de chaleur, de poussière ou mécaniques pendant les trois voyages qu'elle a effectués. Le dernier appel d'offres a exigé au fournisseur d'avoir des autobus neufs et d'être situé à Cochrane;
- elle n'a pas pris part à l'appel d'offres. Maheux n'est pas une entreprise locale et doit construire ou louer des installations. Tisdale est situé à Timmins et a offerte de construire une installation à Cochrane; et
- Tisdale a réglé tous les problèmes et elle n'a rien de négatif à dire au sujet du service. L'hiver dernier les basses températures ont brisé des records et les conditions des routes étaient très mauvaises. Elle ne s'est pas occupée des plaintes du fait qu'elles ont été réglées par un groupe consultatif conjoint d'employés, de fournisseurs et Detour.

Stuart Gilray, superintendant de la chaine logistique - Detour Mine Site, a témoigné:

- il est responsable de la logistique ce qui inclut le service d'autobus. Le contrat avait une durée de cinq ans ce qui est l'équivalent de la vie prévisible d'un autobus opérant dans des conditions difficiles de route. De nouveaux autobus étaient requis pour le nouveau contrat qui faisait l'objet d'un appel d'offres;
- un rapport d'incident a été préparé relativement aux problèmes avec le service. Tisdale a toujours répondu aux incidents et a résolu les problèmes régulièrement;
- avant l'appel d'offres, Detour a demandé à Maheux de faire une proposition relativement au service d'autobus qu'elle pourrait offrir pour desservir la mine. L'horaire d'autobus était serré l'autobus opérant 24 heures par jour, sept jours par semaine et chaque heure de retard représentait de l'argent

pour Detour. Il a déclaré que Maheux comblerait les besoins de Détour;

- tous les problèmes mécaniques avec les autobus ont été causés par la température et les conditions routières sévères;
- il était impliqué dans l'appel d'offres mais il ne prenait pas la décision finale. Le processus d'appel d'offres était rigoureux et le fait que Maheux n'avait pas le permis nécessaire aurait dû faire « l'objet d'un enquête plus approfondie»; et
- il n'avait pas de problème avec le service de Tisdale mais le prix et l'implication des Premières Nations était un facteur. Ils n'ont pas considéré renégocier avec Tisdale sans un appel d'offres parce que ce n'est une bonne pratique d'affaires.

William Small représentant Cree Transport a témoigné:

Il a introduit Detour et Maheux. Ils cherchaient de nouvelles occasions d'affaires, engager des conducteurs et augmenter l'emploi pour les Premières Nations.

Francois Barette, Vice-Président de Maheux a témoigné:

- à la demande de Detour il s'est rendu à une rencontre à laquelle on l'a avisé des problèmes d'autobus que Detour avait et a offert des solutions. Maheux a l'expérience de ce type de transport et elle pourrait éliminer les problèmes d'autobus. Elle pourrait établir un établissement à Cochrane avec de l'équipement etc. avec Cree Transport comme partenaire des Premières Nations. Cela était nécessaire de façon à pouvoir une proposition pour le contrat;
- elle fournirait à Detour le meilleur service qu'elle n'a jamais eu. Les autobus seraient utilisées exclusivement pour offrir le service et l'opération serait profitable; et
- il a admis que Maheux n'a pas le permis pour offrir le service et conséquemment ne rencontre pas les conditions de l'appel d'offres.

Preuve des Opposantes:

Joseph J. Parisi (comptable agréé) a témoigné:

- il a examiné les états financiers de Tisdale de l'année 2001 à l'année 2014. Sans les revenus générés par le contrat de Detour, Tisdale aurait fait une perte ou elle n'aurait fait aucun profit. La région du grand Timmins était dans une période de croissance négative avec très peu prospects pour l'industrie du transport nolisé. La perte du contrat va probablement amener Tisdale à repenser ses activités ou même à abandonner totalement son entreprise de transport par autobus; et
- il était difficile de comparer l'offre de Tisdale et celle de Maheux du fait qu'il y avait des différences de coûts de carburant, de dépréciation de l'équipement ou le caractère restreint ou non de l'utilisation des autobus.

Ron Malette, directeur général de Tisdale a témoigné:

- la plupart des voyages nolisés ont lieu la fin de semaine et très peu durant le milieu de la semaine. Il y a une diminution marqué de la demande à cause de la disponibilité de prix plus bas pour les voyages aériens;

- les 38 kilomètres de route utilisés pour le service de Detour qui n'est pas sous juridiction provinciale ne sont pas très bien entretenus causant des pertes de pare-brise, de pneus etc. Des pluies importantes créent de gros nids de poule. En hiver, il n'y a pas de dégagement de la route. Des systèmes supplémentaires de chauffage étaient nécessaires à cause des températures basses extrêmes;
- Tisdale avait un excellent dossier de sécurité. Elle maintient des discussions constantes avec les manufacturiers pour mitiger les problèmes futures. L'usure de l'équipement sur les routes minières était le double des conditions normales. Une formation spéciale est donnée aux conducteurs qui conduisent sur la route de la mine. La nouvelle flotte d'autobus va bénéficier au projet et sera utilisée exclusivement pour le service de Detour;
- si le contrat est perdu Tidale va desservir le marché existant et va réduire la compagnie à cause de l'impact économique; et
- relativement à l'implication de Tisdale avec les Premières Nations, 5% des profits bruts du contrat sont donnés à une division reliée à la Nation Taykwa Tagamou pour servir à l'éducation des enfants et la formation et l'emploi des adultes.

Tisdale a demandé à la Commission de rejeter la demande du fait que Maheux n'a pas rencontré le test de commodité et nécessité publiques.

Décision:

1. Les besoins en transport du public tel que vu par les témoins du public

Deux témoins de Detour ont témoigné au support de la demande. Ils savent que le service a connu quelques problèmes. Mme Pineault connaissait très peu le processus d'appel d'offres et son témoignage n'a été que de très peu d'assistance à la Commission dans sa prise de décision relativement à la preuve du test de commodité et nécessité publiques.

D'un autre côté, M. Gilray connaissait très bien l'exploitation du site minier i.e. service fiable, gardant à l'esprit les dangers de la route minière et les ravages qu'ils ont faits aux autobus. Tous les incidents ont été d iscutés régulièrement entre Detour et

Tisdale. Tisdale a toujours répondu aux incidents et a résolu les problèmes.

Toutes les parties étaient d'accord que de nouveaux autobus règleraient plusieurs problèmes. La Commission a conclu que les problèmes reliés à la route pourraient être résolus par un meilleur entretien par Detour de la partie de la route dont elle a la responsabilité. Detour doit assumer une partie du blâme pour les accidents d'autobus et les délais.

En se basant sur le témoignage de M. Gilray, il n'a pas pris la décision finale d'accorder l'appel d'offres. La Commission a demandé à savoir qui a pris la décision finale d'accorder l'appel d'offres. La personne qui a pris la décision finale n'a pas témoigné au support de la demande. Conséquemment, la Commission a été d'opinion que la preuve de commodité et nécessité publiques a été insuffisante pour accorder la demande.

2. Le service offert par les transporteurs détenteurs de permis

Detour a connu des incidents de pannes d'autobus pendant le service de Tisdale. Cependant en basant sur la preuve, plusieurs de ces incidents étaient au-delà du contrôle de Tisdale à cause de la condition de la route. M. Gilray et Mme Pineault n'avait rien de négatif à dire du service de Tisdale. Il y aura moins de problèmes avec les nouveaux autobus et le service de Maheux ne sera pas mieux que le service de Tisdale dans le futur.

3. L'impact sur les transporteurs existants si la demande est accordée

L'effet potentiel sur le futur de Tisdale, si elle perdait le contrat, sera significatif. Il y aura des mises à pied. Il n'y a pas croissance économique à Timmins et Tisdale aura de la difficulté à remplacer la clientèle. La réduction d'effectifs de la compagnie pourrait mettre la communauté en danger du fait qu'il n'y a aucune compagnie d'autobus pour remplir le vide créé par la fermeture ou la réduction d'effectifs de Tisdale.

La Commission est d'opinion que l'impact économique sur les opérations de Tisdale serait sévère si la demande était accordée. Cela aurait un effet boule de neige sur la région du grand Timmins.

4. La viabilité du service propose et la capacité de la demanderesse de fournir le service

Ayant plusieurs années d'expérience, la Commission n'a pas de doute que Maheux est capable de fournir le service.

Après étude de la preuve, la Commission est d'opinion que Maheux a failli dans la démonstration du test de commodité et nécessité publiques et la demande a été rejetée.